**Deutscher Bundestag** **Drucksache 17/9406**

**17. Wahlperiode** 25. 04. 2012

# Antrag

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Markus Kurth, Daniela Wagner, Markus Tressel, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Kai Gehring, Britta Haßelmann, Bärbel Höhn, Sven-Christian Kindler, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Elisabeth Scharfenberg, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

## Barrieren abbauen – Mobilität und Wohnen für alle

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Wir leben in einer Gesellschaft, in der alte und junge Menschen, Menschen mit und ohne Behinderung, gemeinsame Lebensräume teilen. Doch noch immer behindern eingeschränkte Zugangsmöglichkeiten und Barrieren den Alltag vieler Bürgerinnen und Bürger. Sie schränken Teilhaberechte ein, verringern die Lebensqualität und verhindern soziale Zugehörigkeit. Barrieren behindern nicht nur Menschen mit eingeschränkter Funktion des Bewegungsapparats. Auch für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen, chronisch-somatischen und psychischen Erkrankungen oder Lernschwierigkeiten, Kinder und ältere Menschen sind Barrieren oftmals ohne fremde Hilfe unüberwindbar. Wenn von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die Rede ist, geht es also nicht nur um Menschen, die sich mit einem Rollstuhl oder nur sehr langsam fortbewegen, sondern um eine vielfältige Personengruppe.

Ein barrierefreies Lebensumfeld, das alle Menschen – ob jung oder alt, ob mit oder ohne Behinderung – selbstbestimmt gemeinsam nutzen und mitgestalten können, ist eine grundlegende Voraussetzung, um soziale Teilhabe zu ermöglichen und Ausgrenzung zu unterbinden. Inklusive Sozialräume sind dabei durchaus vielfältig und regional unterschiedlich gestaltbar. Doch sie müssen sich an den Kriterien der Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung, Barrierefreiheit und umfassender Teilhabe sowie Partizipationsmöglichkeiten der Betroffenen bei Planungs-, Gestaltungs- und Entscheidungsprozessen messen lassen. Ziel muss es sein, allen Menschen ein selbstbestimmtes und gemeinschaftliches Leben zu ermöglichen. Hierzu braucht es ein inklusives Umfeld.

Vor allem bei der Gestaltung von Wohnraum müssen die unterschiedlichen Bedürfnisse und Fähigkeiten alter, junger, behinderter und nicht behinderter Menschen berücksichtigt werden. Damit Menschen mit Behinderung und alte Menschen ihren Wohnort frei wählen können, muss es eine ausreichend große Zahl barrierefreier Wohnungen geben, so dass auch eine Wahl zwischen verschiedenen Ausstattungen möglich ist. Die Schaffung barrierefreien Wohnraums allein ist jedoch bei weitem nicht ausreichend. Die Entwicklung eines preiswerten Segmentes auf dem Wohnungsmarkt ist ebenso wichtig wie ein altersgerechtes und barrierearmes Umfeld. Maßnahmen im Rahmen der sozia-

len Wohnraumförderung alleine genügen nicht. Damit Menschen mit eingeschränkter Mobilität ihre Alltagsgeschäfte am Wohnort erledigen und am sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Leben teilhaben können, müssen sowohl öffentlich zugängliche Gebäude (Geschäfte, Banken, Postämter, Arztpraxen und andere Gesundheitsdienste, Kitas, Schulen und Hochschulen, kulturelle Einrichtungen und solche des Sports und der Politik etc.) als auch alle öffentlichen Verkehrsmittel des Nah- und Fernverkehrs, alle Verkehrsstationen (Haltestellen, Haltepunkte, Bahnhöfe) sowie die Verkehrs- und Straßenraumgestaltung generell barrierefrei sein.

Der barrierefreie und altersgerechte Umbau von Wohnraum und des Wohnumfeldes muss eng mit stadtentwicklungspolitischen, sozial-infrastrukturellen sowie energetischen Zielen und Maßnahmen verbunden und bei städtebaulichen Maßnahmen und Infrastrukturplanungen berücksichtigt werden.

Es gibt bereits eine große Zahl an Regelungen, in denen Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Wohnraum, öffentlichen Gebäuden und Verkehrsanlagen formuliert sowie Vereinbarungen zur Sicherung von Barrierefreiheit getroffen werden. Bauliche Anlagen, Verkehrsmittel und Informationssysteme sind nach § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) barrierefrei, wenn sie für behinderte Menschen in allgemein üblicher Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Die Gleichstellungsgesetze der Länder und die Landesbauordnungen enthalten weitere Regelungen zur Gewährleistung von Barrierefreiheit. Mit der Unterzeichnung der Erklärung von Barcelona haben sich darüber hinaus viele Kommunen dazu verpflichtet, barrierefreien Wohnraum zu schaffen, öffentliche Plätze barrierefrei umzugestalten und Maßnahmen zu ergreifen, die Menschen mit Behinderung Mobilität ohne Einschränkungen ermöglichen.

Barrierefreiheit zu gewährleisten ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund der UN-Behindertenrechtskonvention dringend geboten. Als Vertragsstaat hat sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, Maßnahmen zu treffen, um für Menschen mit Behinderung den gleichberechtigten Zugang auch zu Transportmitteln und Gebäuden zu sichern. Mit dem Konzept der angemessenen Vorkehrungen bietet die UN-Behindertenrechtskonvention ein Instrument, um mit konkreten Schritten die individuelle Zugangsmöglichkeiten zu verbessern, solange Barrierefreiheit nicht in allen Situationen gewährleistet werden kann.

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen sind aber auch die Rechte der Bürgerinnen und Bürger auf Teilhabe zu stärken. Verbesserte Verbraucherrechte, einschließlich des Mietrechts und der Fahrgastrechte, sind ein entscheidender Punkt zur Realisierung von Barrierefreiheit. Bislang ist ihre Stärkung nur unzureichend gelungen. Weiterhin muss im Prozess der Gestaltung inklusiver Sozialräume in allen Bereichen die Beteiligung von Menschen mit Behinderung und alten Menschen als Expertinnen und Experten in eigener Sache besser abgesichert werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

Rechtsstellung von Menschen mit Behinderung

1. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der darauf zielt, die Verwehrung des in der UN-Behindertenrechtskonvention verankerten Rechts auf angemessene Vorkehrungen als Diskriminierungstatbestand in das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz aufzunehmen. Im Falle der Versagung angemessener Vorkehrungen soll die Seite die Beweislast tragen, die Vorkehrungen verweigert oder eine übermäßige Belastung zu erkennen meint;

Mobilität und öffentlicher Personenverkehr

2. den öffentlichen Personenverkehr so zu gestalten, dass die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung stets berücksichtigt und Maßnahmen ergriffen werden, um – von begründeten Ausnahmen im Einzelfall abgesehen – eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. So ist darauf hinzuwirken, dass die gesamte Reisekette berücksichtigt wird. Sowohl die Informations- und Fahrkartenbeschaffung (einschließlich der Recherche, Bestellung und Buchung) durch die Kundinnen und Kunden vor der Reise als auch der Informationsaustausch zwischen den Kundinnen und Kunden und dem Unternehmen sowie zwischen unterschiedlichen Anbietern während und nach der Reise muss barrierefrei gestaltet werden. Der Zugang zu den Verkehrsstationen, der Übergang zu den Fahrzeugen und die Fahrzeuge selbst sind dabei barrierefrei auszugestalten:

   a) bei der derzeit laufenden Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) nach dem Vorschlag des Bundesrates (Bundesratsdrucksache 462/11) den gesamten Betrieb des im Personenbeförderungsgesetzes geregelten öffentlichen Verkehrs mit einer Übergangsfrist von zehn Jahren – abweichend davon die Fernbusse mit einer Übergangsfrist von fünf Jahren – barrierefrei zu organisieren,

   b) entsprechend dem vorgenannten Vorschlag des Bundesrates die Anforderungen für Nahverkehrspläne so zu erweitern, dass der Betrieb barrierefrei zu organisieren ist, soweit nicht nach Maßgabe der Genehmigung im begründeten Einzelfall Einschränkungen der Barrierefreiheit gestattet sind,

   c) bei der Neuverhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab 2014 zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG Qualitätsparameter für die Herstellung bzw. die Instandhaltung barrierefreier Zu- und Abgänge zu Bahnsteigen festzulegen und ihre Einhaltung regelmäßig und unabhängig zu überprüfen,

   d) einen barrierefreien Umbau aller Bahnhöfe und Haltepunkte, einschließlich derer von nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) innerhalb von höchstens zehn Jahren umzusetzen und dafür zu sorgen, dass mehr und – unter Beteiligung von Menschen mit Behinderung – besser geschultes Personal an Bahnhöfen bereitgestellt wird,

   e) den Ländern nahezulegen, bei der Planung, dem Neu- und Ausbau und dem Betrieb von Verkehrsanlagen die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA – FGSV-Nr. 212) mit dem Ziel einer barrierefreien Gestaltung eines „Design für Alle“ zur Grundlage zu machen,

   f) die Verbindlichkeit des Lastenheftes vom Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit, vom Deutschen Blinden- und Sehbehindertenverband, dem Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität und dem Deutschen Schwerhörigenbund für die Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu erhöhen;

Rechte von Reisenden mit Behinderung

3. auf EU-Ebene dafür zu sorgen, dass in den anstehenden Überarbeitungen der derzeitigen Regelungen zu den Pauschalreisen (Richtlinie 90/314/EWG) und den Rechten von Fluggästen (Verordnung (EG) Nr. 261/2004) sowie zukünftig zu den Passagierrechten im Bahnverkehr (Verordnung (EG) Nr. 1371/2007), im See- und Binnenschiffsverkehr (Verordnung (EG) Nr. 392/2009) sowie im Busverkehr (Verordnung (EG) Nr. 1073/2009) ein einheitlicher Rechtsakt zu den Rechten Reisender angestrebt wird, der auch die Belange der

Barrierefreiheit ausdrücklich hervorhebt und dabei auch die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 integriert. Dabei sollen Regelungen getroffen werden, die:

a) die Regelungen an die Verpflichtungen, die sich aus der UN-Behindertenrechtskonvention ergeben, in einem einheitlichen Reiserecht anpassen;

b) im Reiserecht verankern, dass alle für die Reise notwendigen Informationen (Reisedaten, Verspätungen, Annullierungen, Serviceleistungen, abweichende Serviceleistungen, Anschlussmöglichkeiten, die Mitnahme von Begleitpersonen, Reisekosten und Sparangebote) durch die Unternehmen für jeden Kunden klar und verständlich barrierefrei zugänglich gemacht und gestaltet werden müssen, unabhängig davon, ob die Fahrkarte über den Schalter, den Automaten oder das Internet erworben wird;

c) im Reiserecht eine allgemeine Informationspflicht der Verkehrsunternehmen verankern, so dass Kunden beim Kauf eines Tickets über ihre Rechte und Pflichten im Hinblick auf Entschädigung und Ausgleich bei Nichtantritt der Reise, Verspätungen oder Umbuchungen leicht verständlich in barrierefreien Formaten informiert werden;

d) die Rechte von Reisenden durch eine verbindliche Mitarbeit der Verkehrsunternehmen an den verkehrsträgerübergreifenden und unabhängigen Schlichtungsstellen stärken;

e) die Beschwerdemöglichkeit neben einer Möglichkeit zur Schlichtung auch bei den Durchsetzungsstellen vereinfachen;

f) die Akzeptanz und Regelungen zum Reiserecht durch eine verbindliche und stärkere Einbindung von Verbraucher- und Behindertenverbänden verbessern;

g) die Rechtsdurchsetzung anhand von überprüfbaren Kriterien wie der Zahl der beförderten und nichtbeförderten Passagiere unterteilt in Personen mit eingeschränkter Mobilität und nicht eingeschränkten Personen sowie der Zahl der verhängten Sanktionen (Ordnungswidrigkeitsverfahren und Bußgelder) jährlich durch die Rechtsdurchsetzungsstellen erheben und bewerten lassen. Dazu ist auf Bundesebene eine Änderung im Verkehrsstatistikgesetz durchzusetzen;

h) unter Beteiligung von Behindertenverbänden zu einer europäischen und internationalen Normung für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsmitteln, insbesondere von Flugzeugen und Bussen führen;

Wohnen und Bauen

4. das Programm der KfW Bankengruppe „Altersgerecht Umbauen“ an die prognostizierten Anforderungen anzupassen, indem:

a) es alsbald wieder mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt ausgestattet und auf hohem Niveau fortgeführt sowie bedarfsgerecht verstetigt wird,

b) die Zuschussvariante gegenüber der Kreditvariante gestärkt wird,

c) die Kombinationsmöglichkeiten mit der energetischen Gebäudemodernisierung ausgebaut und attraktiver gestaltet werden,

d) die Antragstellungsmodi und Kommunikation über das Programm zielgruppengerechter ausgestaltet werden,

e) es regelmäßig evaluiert und die Handhabbarkeit für die Zielgruppen verbessert wird,

f) es durch weitere zusätzliche Investitionsanreize für den barrierefreien Umbau ergänzt wird;

5. das zielgruppengerechte Informations- und Beratungsangebot zum barrierearmen bzw. barrierefreien Wohnen deutlich auszubauen, indem:
   a) eine gezielte Informationskampagne initiiert wird, in der auf seine präventive sowie gesellschaftliche Bedeutung hingewiesen wird,
   b) die Öffentlichkeit, insbesondere private Eigentümer, Bauherrengemeinschaften und kommerzielle Immobilienunternehmen, direkter über den Zugang zu staatlichen Fördermitteln auf Bundes- und Landesebene informiert werden,
   c) das akteurs- und ressortübergreifende Informationsangebot stärker in die Beratungs- und Informationsaktivitäten der einzelnen Programmlinien der Städtebauförderung integriert wird,
   d) Handlungsempfehlungen für kostengünstige Umbaumaßnahmen gegeben werden,
   e) Pflegeberaterinnen und Pflegeberater, die eine Beratung gemäß § 7a des Elften Buches Sozialgesetzbuch (SGB XI) vornehmen, über die aktuellen Fördermöglichkeiten, die über das SGB XI hinausgehen, unterrichtet und bei Bedarf geschult werden;

6. in der länderübergreifenden Fachkommission „Recht des Wohnungswesens“, an der auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beteiligt ist, darauf hinzuwirken, dass
   a) die soziale Wohnraumförderung durch die Länder an die Schaffung von barrierefreiem Wohnraum geknüpft wird,
   b) die barrierefreie Bauweise beim Neubau unter Bezugnahme auf allgemein akzeptierte Regelwerke in die Landesbauordnungen aufgenommen wird,
   c) die neuen Anforderungen an Barrierefreiheit beim Neubau und Umbau sowie deren Umsetzung effektiver kontrolliert werden,
   d) Wohngebäude mit mehr als einer Wohnung in allen Bundesländern von der Möglichkeit einer Genehmigungsfreistellung oder einem vereinfachten Baugenehmigungsverfahren ausgeschlossen werden,
   e) die Anforderungen und Grundsätze von barrierefreiem Planen und Bauen in die Architektenausbildung und in die Gesellen- sowie Meisterausbildung von Handwerksberufen aus dem Baugewerbe aufgenommen und entsprechende Weiterbildungsangebote geschaffen werden,
   f) die Kommunen Unterstützung finden, wenn sie freiwillig im Rahmen ihrer städtebaulichen Entwicklungsplanungen und Wohnbedarfsanalysen eine priorisierende Steuerungsfunktion für den Wohnungsmarkt übernehmen, damit sie verstärkt instrumentelle, planerische und wohnumfeldbezogene Rahmenbedingungen für einen barrierefreien und barrierearmen Umbau von Stadtquartieren schaffen können,
   g) weitere Konzepte für den barrierefreien Umbau in denkmalgeschützten Gebäuden in Zusammenarbeit unter anderem mit entsprechenden Fachstellen der Behindertenverbände wie dem Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V. oder der Nationalen Koordinationsstelle Tourismus für Alle e. V. zu erarbeiten;

7. den für den barrierefreien Wohnungsbau und die barrierefreie Stadtentwicklung maßgeblichen DIN-Normen (DIN 18040-1, DIN 18040-2, DIN 32975 und DIN 32984) bei der Planung und beim Bau mehr Geltung zu verleihen, indem
   a) die Städtebaufördermittel auch an die barrierefreie Anpassung der Städte, Quartiere und Wohngebäude geknüpft werden,

b) die Einhaltung der DIN 18040-2 für betreutes Wohnen als maßgebliches Qualitätskriterium vorauszusetzen ist;

8. dem Deutschen Bundestag einen regelmäßigen Bericht über den Stand des barrierefreien Umbaus des Gebäudebestandes und der Verkehrsanlagen einschließlich der Verkehrsstationen vorzulegen und diesen mit den demographischen Entwicklungen in den Regionen abzugleichen, damit die staatlichen Förderprogramme entsprechend angepasst werden können.

Berlin, den 24. April 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

## Begründung

Zu Nummer 1

Anforderungen an Barrierefreiheit sind meist abstrakt generell ausgerichtet. Sie zielen darauf, Barrieren systematisch abzubauen. Das gelingt aus technischen und finanziellen Gründen häufig nur langsam. Mit dem Konzept der angemessenen Vorkehrungen sind Maßnahmen beschrieben, die in individuellen Situationen Barrieren abbauen. Das kann zum Beispiel durch Übersetzungen in Gebärdensprache oder Leichte Sprache oder durch Assistenzleistungen geschehen. Angemessene Vorkehrungen dürfen keine „unverhältnismäßige oder unbillige Belastung darstellen“ (Artikel 2 Absatz 4 der UN-Behindertenrechtskonvention). In der Konvention ist die Versagung angemessener Vorkehrungen als Diskriminierung festgeschrieben. Abgesehen von vereinzelten, fachgesetzlichen Regelungen enthält das deutsche Recht bisher keine allgemeinen Bestimmungen, die zu angemessenen Vorkehrungen verpflichten.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Die Unternehmen aber auch die Aufgabenträger benötigen ausreichenden zeitlichen Vorlauf, um sich in ihrer Investitionsplanung verbindlich auf die zukünftigen Anforderungen zur Barrierefreiheit einstellen zu können. Grundsätzlich scheint daher ein Zeitraum von zehn Jahren ausreichend, damit z. B. bei dem Ersatz der Fahrzeugflotte auf barrierefreie Investitionsalternativen umgestellt werden kann. Im Bereich des Fernbusses ist mit neuen Angeboten zu rechnen, die innerhalb von fünf Jahren im Regelfall auch mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden können.

Zu Buchstabe b

Der Nahverkehrsplan soll unter anderem auch den eigenwirtschaftlich agierenden Unternehmern eine möglichst verbindliche Orientierung bieten. Von daher sollte er klar als Anforderung beschreiben, für welche Standards eine verbindliche Zusicherung seitens der Betreiber erwartet wird. Relevant ist dieses z. B., um die netzweite Barrierefreiheit des Angebotes zu sichern. Speziell für die Teilhabe von Personen mit Mobilitätseinschränkungen gilt, dass hier die UN-Behindertenrechtskonvention auf ein Höchstmaß an Barrierefreiheit verpflichtet. Es muss daher das Regel-Ausnahmeprinzip zur Anwendung kommen und im Nahverkehrsplan müssen die Ausnahmen von der Regel auch klar benannt und begründet werden.

Zu Buchstabe c

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Finanzen, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und den Infrastrukturgesellschaften der Deutschen Bahn AG ist ein Vertrag über einen jährlichen Instandhaltungszuschuss des Bundes in Höhe von 2,5 Mrd. Euro. Die bisherigen Qualitätsparameter und vor allem die Überprüfung ihrer Einhaltung sind nicht ausreichend, wie auch der Bundesrechnungshof bemängelt. So stellt der Bundesrechnungshof in einem Bericht zum Infrastrukturzustandsbericht 2009 fest, dass Bahnsteige an mehr als 3 900 kleineren Bahnhöfen (etwa 69 Prozent aller Bahnhöfe) pauschal als stufenfrei bewertet wurden, selbst wenn die Bahnsteige ausschließlich über Treppen erreichbar sind.

Zu Buchstabe f

Der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 6./7. April 2011 fordert die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf, die Synopse des Instituts für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH, welche die Anforderungen der TSI-PRM (Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystem) für Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr mit den Anforderungen des Lastenhefts des Bundeskompetenzzentrums Barrierefreiheit (BKB) vergleicht, zur Kenntnis zu nehmen und im Hinblick auf eine Standardisierung mit den Herstellern von SPNV-Fahrzeugen mit dem Ziel zu erörtern, die Anforderungen des BKB-Lastenhefts bei Vergabeverfahren soweit wie möglich zu berücksichtigen.

Die Aufgabenträger des SPNV sind aufgefordert, diesem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz nachzukommen.

Zu Nummer 3

Das Reiserecht ist kompliziert. Dabei soll es dem Reisenden – gleichwohl mit oder ohne Einschränkungen der Mobilität – klare, einfach durchsetzbare Rechte gegenüber den Unternehmen geben. Genau dabei kommt es zu Problemen. Es gibt mehr als ein halbes Dutzend Rechtsakte, die die Rechte von Reisenden regeln. Da diese jeweils nur einen Teil der Reisekette und oft nur die Nutzung eines Verkehrsmittels betreffen, ist das Recht nur schwer zu durchschauen. Sie alle fallen hinter die völkerrechtlichen Verpflichtungen, die sich aus der UN- Behindertenrechtskonvention ergeben, zurück. Weiterhin ist festzustellen, dass nur wenige Reisende ihre Rechte überhaupt kennen. Schließlich sind die Rechte von Reisenden in Deutschland nur schwer durchsetzbar, weil die dafür zuständigen Behörden nur zögerlich handeln, aus einem Verstoß gegen die Rechte von Reisenden keine zivilrechtlichen Ansprüche begründet sind und kein einheitliches Schlichtungswesen existiert. Diese Probleme müssen einerseits auf europäischer Ebene gelöst werden. Dabei ist die Bundesregierung aufgefordert, sich aktiv einzubringen, statt bei Verhandlungen auf europäischer Ebene über den Verbraucherschutz im Reisebereich, wie beispielsweise bei den Verhandlungen zu Fahrgastrechten im Busverkehr, zu bremsen oder gar zu blockieren. Andererseits ist die Bundesregierung direkt gefragt, indem sie durch verbraucherfreundliche Strukturen die Regelungen konsequent anwendet.

Die Empfehlung in der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006, den Flughäfen und den Luftverkehrsgesellschaften in eigener unternehmerischer Verantwortung das Thema Barrierefreiheit zu überlassen, ist hinter den Erwartungen geblieben. Deshalb ist eine verbindliche Regelung zur Erlangung der Barrierefreiheit in den Verkehrsträgern, wie zum Beispiel in Luftfahrzeugen und Fernbussen, notwendig. Vor dem Hintergrund der UN-Behindertenrechtskonvention ist es entscheidend, nicht nur den Dialog mit Unternehmen der Wirtschaft zu suchen, sondern

auch die Verbindlichkeit solcher Gespräche festzulegen. Es reicht bis hierhin offensichtlich nicht, „den Dialog mit Unternehmen der Wirtschaft [zu] suchen, um das Qualitätsmerkmal des ‚Universellen Designs' weiter zu verbreiten und wo erforderlich, die stärkere Berücksichtigung der Interessen behinderter Menschen an[zu]sprechen" (vgl. die Antwort der Bundesregierung zu Frage 20 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/8126).

Neben einer erhöhten Kundenzufriedenheit dient ein hohes Verbraucherschutzniveau auch der Qualitätssicherung. Durch ein strenges Verbraucherrecht erhöht sich also auch der Druck auf Reiseunternehmen, Kunden zu informieren – ob mit oder ohne eingeschränkter Mobilität – pünktlich und mit entsprechend barrierefreiem oder -armen Gerät so zuverlässig wie nur irgend möglich an das Reiseziel zu bringen.

Zu Nummer 4

Das Angebot an barrierefreiem Wohnraum liegt in Deutschland weit unter dem Bedarf. Nach Schätzungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sind nur 500 000 Wohnung lediglich altersgerecht gestaltet. Dabei wird kurzfristig ein Bedarf von 2,5 Millionen altersgerechten Wohnungen prognostiziert, der bis 2030 auf sogar 3 Millionen ansteigen soll. Ältere Menschen und Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung haben häufig Schwierigkeiten, bedarfsgerechten Wohnraum zu finden. Um entsprechend der UN-Behindertenrechtskonvention die freie Wahl des Wohnorts für Menschen mit einer Beeinträchtigung tatsächlich zu verwirklichen, bedarf es einer ausreichenden Zahl an Angeboten jenseits stationärer Unterbringung.

Zu den Nummern 4 und 5

Auch wenn die Nachfrage nach dem Programm der KfW Bankengruppe „Altersgerecht Umbauen" hinter dem eigentlichen Bedarf zurückblieb, ist insbesondere die Zuschussvariante eine wichtige finanzielle Stütze für Haushalte mit älteren Bewohnerinnen und Bewohnern. Im Bundeshaushalt 2010 wurden 100 Mio. Euro für das Programm bereitgestellt und im Laufe des Jahres auf 90 Mio. Euro reduziert, von denen lediglich rund 32 Mio. Euro abgerufen wurden; 2011 lagen die bereitgestellten Mittel bei 80 Mio. Euro, 2012 bei 0 Euro. Damit das Programm stärker nachgefragt wird, ist eine umfassende Informationskampagne und eine zielgruppengerechtere Ausgestaltung des Programms der KfW Bankengruppe notwendig.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a

Mit der Föderalismusreform I erhielten die Bundesländer die alleinige Gesetzgebungskompetenz zur sozialen Wohnraumförderung. Der Bund zahlt jährlich Kompensationsmittel in Höhe von 518 Mio. Euro bis mindestens 2013. Danach muss geprüft werden, ob diese Höhe bis 2019 weiterhin erforderlich und angemessen ist (Artikel 143c des Grundgesetzes). Nach der Studie „Fortführung der Kompensationsmittel für die Wohnraumförderung" im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wächst insbesondere die Zahl der Haushalte mit älteren und behinderten Menschen, die Hilfe auf dem Wohnungsmarkt benötigen. Somit bildet die Bereitstellung von barrierefreiem bzw. barrierereduziertem Wohnraum gerade in diesem Wohnraumsegment einen zentralen Förderbereich.

Zu Buchstabe d

In mehreren Bundesländern können Wohngebäude von der regulären Baugenehmigung ausgenommen werden. Bei einer Genehmigungsfreistellung oder einem vereinfachten Baugenehmigungsverfahren müssen die Antragsteller lediglich nachweisen, dass sie die Voraussetzungen nach § 62 der Musterbauordnung erfüllen sowie den kommunalen Bebauungsplan einhalten. Es findet nur eine eingeschränkte Überprüfung des Bauvorhabens statt.

Zu Nummer 7

Zu Buchstabe a

Die derzeitige Mittelausstattung der Städtebauförderung ist zu niedrig, um den Herausforderungen unserer Städte begegnen zu können. Deswegen muss im Bundeshaushalt 2013 der Verpflichtungsrahmen der Bundesmittel auf das ursprünglich für 2010 vorgesehene Niveau von 610 Mio. Euro angehoben und perspektivisch auf den tatsächlichen Bedarf von 700 Mio. Euro jährlich erhöht sowie auf diesem Niveau verstetigt werden. Dabei soll die Herstellung von Barrierefreiheit inklusiver Bestandteil der Städtebauförderung werden und nicht ausschließlich für den Abbau von Barrieren verwendet werden.

Zu Buchstabe b

Das betreute Seniorenwohnen ist eine besondere Wohnform zwischen der privaten Häuslichkeit und einer stationären Wohn- und Unterbringungsform. Begründet auf der weitgehend fehlenden rechtlichen Grundlage im Bereich des betreuten Wohnens für ältere Menschen gibt es bis heute keine klaren Anforderungen an dieses Konzept. Es existieren unterschiedliche Qualitätssiegel und mitunter länderspezifische Vorstöße, die keinerlei Rechtsverbindlichkeit aufweisen. Es sollte darauf hingewirkt werden, dass die Barrierefreiheit des Wohnraums eine Grundvoraussetzung für die Bezeichnung „betreutes Wohnen“ ist.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333